Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6673**

17. Wahlperiode 26. 07. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Kirsten Lühmann, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/6535 –

Verkehrssicherheit bei elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs)

Vorbemerkung der Fragesteller

Elektrofahrräder sind in Deutschland im Trend. Etwa 600 000 elektrisch unterstützte Fahrräder werden in diesem Jahr auf Deutschlands Straßen fahren. Mit den so genannten Pedelecs (Pedal Electric Cycle) können Fahrradfahrer durch elektrische Fahrunterstützung mit weniger Kraftaufwand fahren. Insbesondere bei älteren Menschen sind die Pedelecs beliebt, aber auch bei Müttern und Vätern, die mit ihrem Kinderanhänger am Rad leichter Fahrrad fahren wollen. Elektrofahrräder ermöglichen damit ganz verschiedenen Altersgruppen neue Möglichkeiten der Mobilität. Unfallforscher und Verkehrssicherheitsinstitutionen warnen jedoch auch vor Gefahren für die Verkehrssicherheit durch Elektrofahrräder bei unsachgemäßer Nutzung. Durch die Tretunterstützung sind Geschwindigkeiten von bis zu 45 Stundenkilometern (km/h) möglich. Insbesondere diese schnelleren Elektrofahrräder sehen Unfallforscher als potenzielles Risiko an, wenn Fahrpraxis fehlt oder Verkehrsvorschriften missachtet werden. In einer aktuellen Studie der Unfallforschung der Versicherer kommen die Forscher zu dem Schluss, dass die schnellen Elektrofahrräder eine Gefahr sowohl für den Fahrer selbst als auch für andere Verkehrsteilnehmer darstellen können. Verkehrsteilnehmer könnten die Geschwindigkeiten der schnelleren Elektrofahrräder unterschätzen und sich daher nicht in der erforderlichen Weise auf die Verkehrssituation einstellen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung begrüßt die für bestimmte Personengruppen gestiegene Mobilität durch den Einsatz von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs). Sie weist jedoch ausdrücklich auf die Gefahren für die Verkehrssicherheit bei schnellfahrenden Pedelecs hin.

Pedelecs, deren Geschwindigkeiten mit Tretunterstützung 25 km/h übersteigen, unterliegen den Anforderungen der Richtlinie 2002/24/EG. Diese Richtlinie soll mit geänderten Anforderungen, auch für „schnelle Pedelecs“, durch eine Verordnung der EU abgelöst werden; die Erörterungen bei der Europäischen

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Juli 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Kommission hierzu dauern an, eine Anwendung der geänderten Anforderungen wird frühestens 2013 möglich sein.

Um jedoch den gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen einerseits und einer hinreichenden Verkehrssicherheit andererseits Rechnung zu tragen, beabsichtigt die Bundesregierung kurzfristig eine Überprüfung der geltenden Vorschriften, damit erkennbare ungeregelte Bereiche – auch als Folge der Marktentwicklungen – einer Regelung zugeführt werden können. Dabei wird auch zu prüfen sein, wie Fahrräder mit Tretunterstützung bis 30 km/h (Kleinkrafträder) zukünftig einzustufen sind. Entsprechende Vorschriftenänderungen müssen ggf. bei der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten notifiziert werden.

1. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung zur Entwicklung der Unfallzahlen, bei denen Elektrofahrräder beteiligt sind bzw. beabsichtigt die Bundesregierung entsprechende Untersuchungen in Auftrag zu geben?

2. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundesregierung zu möglichen Verletzungsrisiken bei Unfällen mit Elektrofahrrädern im Straßenverkehr?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihre Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik werden Elektrofahrräder (Pedelecs) nicht als eigene Verkehrsbeteiligungsart erfasst. Aussagen zur Entwicklung, Struktur und den Verletzungsfolgen der Unfälle dieser Fahrzeuge sind auf dieser Grundlage daher nicht möglich.

Untersuchungen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) zeigten, dass vor allem die schnellen Pedelecs (bis 45 km/h) eine Gefahr für den Fahrer selbst, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer sein können [GDV (2011)]. Folgende Probleme wurden identifiziert:

– Schnelle Pedelecs erreichen nicht nur eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, sondern auch eine höhere Höchstgeschwindigkeit, vor allem am Berg. Häufigere Überholmanöver sind damit zu erwarten.
– Für andere Verkehrsteilnehmer ist es künftig schwieriger zu erkennen, wie schnell diese Fahrzeuge unterwegs sind (das gelernte Wissen um die Geschwindigkeiten von Radfahrern ist nicht mehr anwendbar). Riskante Situationen können hierdurch an Ausfahrten und Kreuzungen entstehen. Schwere Verletzungen beim seitlichen Anprall auf ein anderes Fahrzeug sind zu erwarten.
– Durch die höheren Geschwindigkeiten sind auch Fußgänger stärker gefährdet. Unfälle mit elektrisch unterstützten Fahrrädern können mit vergleichsweise schwereren Verletzungen enden.

Außerdem könnte es Einschätzungsprobleme des Fahrers aufgrund der höheren Geschwindigkeiten geben, da die genannten Fahrzeuge höhere Bremswege aufweisen können.

Daten über tatsächlich auftretende Sicherheitsaspekte von Elektrofahrrädern stellen heute in der Verkehrssicherheitsforschung ein gravierendes Defizit dar. In größerem Umfang verfügbar sind nur Daten aus chinesischen Großstädten, die aber nicht auf Deutschland übertragbar sind. Bedingt durch den Mangel an realen Daten stützt sich die Verkehrssicherheitsforschung – wie in der GDV-Studie – im Bereich der Elektromobilität heute noch häufig auf sachlogische Überlegungen oder einzelne Experimente.

Im Rahmen des Forschungsprogramms Straßenverkehrssicherheit 2011 soll von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) jedoch in Kürze die Vergabe

des Projekts „Potentielle Einflüsse von Pedelecs und anderer motorunterstützter Fahrräder auf die Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung älterer Radfahrer“ erfolgen. Ziel dieses Projekts ist die Analyse potentieller Problemfelder von Pedelecs für die Verkehrssicherheit, so dass eine frühzeitige Erarbeitung und Implementierung sinnvoller Maßnahmen ermöglicht wird. Neben der theoretischen Aufbereitung und der Analyse von Erkenntnissen anderer Staaten beinhaltet der empirische Teil der Studie eine Nutzerbefragung, einen Expertenworkshop sowie eine Verkehrsbeobachtung bzw. einen Fahrversuch.

3. Sieht die Bundesregierung – ähnlich wie die Deutsche Verkehrswacht e. V. – die Notwendigkeit, aus Gründen der Verkehrssicherheit die Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrrädern zum Tragen eines Fahrradhelmes zu verpflichten?

Wie bereits in den Vorbemerkungen ausgeführt, wird die Bundesregierung u. a. prüfen, ob für Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrrädern mit Tretunterstützung bis zu einem festzulegenden Geschwindigkeitsbereich das Tragen von Fahrradhelmen vorgeschrieben oder empfohlen werden soll.

4. Welche speziellen Anforderungen an die Ausstattung von Elektrofahrrädern, die Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h erreichen, hält die Bundesregierung für notwendig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, beispielsweise durch Rückspiegel, Abblendlicht, Hupe?

Elektrofahrräder, auch Pedelecs, die Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h erreichen, fallen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG. Dementsprechend müssen sie auch mit einem Rückspiegel, u. a. mit einem Scheinwerfer für Abblendlicht gemäß Richtlinie 93/92/EWG und einer Einrichtung für Schallzeichen („Hupe“) nach der Richtlinie 93/30/EWG ausgerüstet sein.

5. Welche technischen Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbegrenzung von Elektrofahrrädern existieren?

Zurzeit erfolgt die Geschwindigkeitsbegrenzung durch die Leistungsbegrenzung des Motors oder durch in Motorsteuerelektronik implementierte Vorgaben. Eigenständige Geschwindigkeitsbegrenzer als zusätzliche Einrichtungen sind zurzeit nicht auf dem Markt.

„Elektrofahrräder“, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG fallen, müssen zur Vermeidung von Manipulationen auch der Geschwindigkeit eine Kennzeichnung der vorgegebenen Teile und Baugruppen aufweisen, um unbefugte Eingriffe bei Überwachungsmaßnahmen erkennbar zu machen (Richtlinie 97/24/EG).

6. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen von Unfallforschern, für Elektrofahrräder eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festzulegen?

Die Festsetzung einer generellen Höchstgeschwindigkeit für alle Elektrofahrräder von 30 km/h ist zurzeit nicht umsetzbar.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 10 verwiesen.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Vorschlag von Unfallforschern aufzugreifen, für die Elektrofahrräder eine neue Fahrzeugklasse zu schaffen, und teilt die Bundesregierung die Auffassung von Unfallforschern, dass damit eine Verpflichtung für Fahrradhelme, Mofaprüfbescheinigung, Versicherungskennzeichen und Betriebserlaubnis einhergehen muss?

Entsprechend der Vorbemerkung wird die Bundesregierung diesen Vorschlag prüfen. Vom Ergebnis dieser Prüfung werden die in der Frage enthaltenen weitergehenden Maßnahmen abhängig zu machen sein.

8. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass in der Fahrschulausbildung Autofahrerinnen und Autofahrer sowie Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer über die Geschwindigkeitsmöglichkeiten der Elektrofahrzeuge und damit einhergehenden Unfallgefahren aufgeklärt werden, und sollte dieses Thema in die Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen werden?

Bereits heute ist in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung ein wesentlicher Unterrichtsinhalt die „Besonderheiten und Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern“. Damit sollen u. a. die Ausbildungsziele der ebenfalls in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung normierten „Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten“ sowie die Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr“ geschult werden.

Demgemäß befinden sich im Fahrerlaubnisrecht alle verkehrssicherheitsrelevanten Vorschriften stets auf dem Prüfstand, um den aktuellen technischen und rechtlichen Entwicklungen gerecht werden zu können.

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Fahrräder, deren elektrische Tretunterstützung bei 25 km/h endet, nach der EU-Richtlinie 2002/24/EG als Fahrräder zu betrachten sind?

Ja, soweit die Vorschriften nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe h der genannten Richtlinie insgesamt eingehalten werden.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Fahrräder, die Tretunterstützung über 25 km/h hinaus gewähren, nach der genannten EU-Richtlinie als Kleinkrafträder zu betrachten sind, da die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit als diejenige Geschwindigkeit zu definieren ist, bis zu der Tretunterstützung gewährt wird?

Die in der Frage beschriebenen Fahrzeuge fallen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG, da der Geschwindigkeitsbereich von 25 km/h überschritten wird; sie sind demnach als Kleinkrafträder einzustufen (Klasse „L1e“ nach Abschnitt 2 Anlage XXIX StVZO). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass für die genannten Kraftfahrzeuge keine rechtsverbindliche Definition für die „bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit“ besteht.

11. Wie viele dieser schnellen Pedelecs verfügen über eine entsprechende EG-Typgenehmigung oder eine Einzelbetriebserlaubnis gemäß § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, bzw. aufgrund welcher anderen Fahrzeugeinstufung werden Einzelbetriebserlaubnisse erteilt?

Die in der Antwort zu Frage 10 beschriebenen Kraftfahrzeuge mit Trethilfe sind genehmigungspflichtig. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für diese

Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 45 km/h 3 EG-Typgenehmigungen erteilt. Hersteller, die Inhaber einer EG-Typgenehmigung sind, dürfen genehmigungskonforme Fahrzeuge in unbegrenzter Zahl in den Verkehr bringen. Einzelgenehmigungen für solche Fahrzeuge können ausschließlich nach § 21 StVZO (Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge) durch Behörden der Bundesländer erteilt werden. Belastbare Fahrzeugzahlen liegen nicht vor.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die Führer von Fahrrädern mit Tretunterstützung über 25 km/h die analogen Anforderungen wie für ein Kleinkraftrad gelten, also unter anderem die Pflicht zum Tragen eines geeigneten Schutzhelms?

Zur Einstufung der Fahrzeuge wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333